

Los orígenes del ciclismo en España: la expansión velocípedica de finales del siglo XIX

■ EUGENIO IZQUIERDO MACÓN

Doctor en Ciencias de la Actividad Física y el Deporte.
Profesor del Instituto de Ciencias de la Actividad Física y del Deporte de Castilla y León.
Universidad de León

■ MARÍA TERESA GÓMEZ ALONSO

Licenciada en Ciencias de la Actividad Física y el Deporte.
Profesora del Instituto de Ciencias de la Actividad Física y del Deporte de Castilla y León.
Universidad de León

■ Palabras clave

Historia, Periodismo, Deporte, Ciclismo, Asociacionismo, Salud, Profesionalismo

Resumen

A lo largo del siglo XIX tiene lugar la gradual configuración de la bicicleta que culmina en la última década, originando una especie de *boom* o locura en todo el mundo. Este desvarío por la bicicleta ha de entenderse en el contexto de un movimiento deportivo que recorre los países avanzados a finales del siglo XIX.

En este artículo se analiza cómo vivió España su particular *boom* velocípedico. El ciclismo provoca una extraordinaria actividad con la organización de sociedades, competiciones y excursiones o la edición de revistas especializadas, que presumiblemente lo sitúan a la cabeza de un débil movimiento deportivo español, a tono con las dificultades de modernización del país.

Introducción

La incorporación de prácticas físicas que bajo la denominación de *sports* vinieron en su mayoría de Inglaterra, coincide en España con la Restauración borbónica, constándose, según Fernández García (1971), cierta asiduidad en el uso de este término desde 1883. La Restauración será una etapa de pactada estabilidad política que pospone, por un tiempo, un agitado siglo de pronunciamientos militares y guerras civiles, aportando de este modo un marco más adecuado para el devenir de un movimiento gimnástico-deportivo, en pleno proceso de expansión internacional.

Sin embargo, el movimiento deportivo prenderá lenta y moderadamente en concordancia con las dificultades de modernización del país, apreciables en el escaso peso social y político de la burguesía española, en los problemas para abordar la industrialización de un país eminentemente rural, controlado por una oligarquía agraria capaz de imponer sus intereses de grupo sobre los otros, en la deficiente red viaria o en una importante masa de población analfabeta sin poder adquisitivo ni tiempo de ocio.

Los primeros deportes cultivados en España guardarán una estrecha relación con aquellos en boga en el resto de Europa entre las mismas clases altas practicados por puro placer. Posteriormente, al lado de estas ejercitaciones minoritarias de signo aristocrático emergerán otros deportes más asequibles entre las clases situa-

das inmediatamente por debajo en el escalafón social, responsables de su popularización.

El deporte no alcanzará auténtico peso social hasta que pase a ser practicado por las burguesías locales, que siguiendo los cánones de lo que acontecía en los demás países europeos, atribuyen a las prácticas deportivas unos valores útiles para sí mismas y para la sociedad: progreso, maquinismo, superación, competencia, igualdad, fraternidad, democracia, salud, etc. (Domínguez, 1997). El empuje inicial se deberá a un puñado de burgueses entusiastas que lograron con gran esfuerzo unirse para constituir las primeras asociaciones y publicaciones deportivas, desde las que levantaron el aparato burocrático y emprendieron, convencidos de que la modernidad pasaba por el triunfo del deporte, una meritaria labor de apostolado, encarnando en una única persona las figuras del deportista, del directivo y del periodista. De la hornada de novedosos deportes, algunos henchidos del temperamento extranjero que exhalaban sus exóticos nombres –“skating”, “boxing”, “lawn-tennis”, “rugby”, “foot-ball”, etc.–, únicamente las carreras de caballos, la esgrima, el ciclismo, la pelota vasca y los toros, llegan a distinguirse como “nuestros ejercicios nacionales”, no pasando el resto de prácticas minoritarias.

En este trabajo se aborda la incorporación del *sport* velocípedico,¹ como inicialmen-

■ Abstract

Along the XIX century takes place the gradual configuration of the bicycle that culminates in the last decade, originating in the entire world kind of a boom or madness. This raving for the bicycle must understand each other in the context of a sport movement that travels the advanced countries at the end of the XIX century.

In this article it is analyzed how Spain lived its special boom cyclist. The cycling causes an extraordinary activity with the organization of societies, races and tourism or the edition of specialized magazines, that locate it presumably to the head of a weak Spanish sport movement. This weakness will have to relate it with the difficulties of modernization of the country.

■ Key words

History, Journalism, Sport, Cycling, Association, Health, Professionalism

¹ Inicialmente la bicicleta fue denominada velocípedo porque, ante la ausencia de pedales, recibía su impulso del apoyo alternativo de los pies en el suelo consiguiéndose altas velocidades.

te se denominó al ciclismo, a la escena deportiva española del siglo XIX, que en estos momentos germinales del deporte moderno va a ocupar un papel destacado. A su favor el ciclismo contó con la fascinación despertada por la bicicleta, cuya aparición vendrá de la conjunción de una serie de factores propios del mundo industrializado: inventores, fábricas y compradores con dinero anhelantes de la última novedad del mercado y faltos de inhibiciones sociales para pedalear. Dentro de un contexto de creciente perfeccionamiento tecnológico, en el que los inventos podían proporcionar una gran fortuna gracias a la fabricación en serie, podemos observar dos momentos de éxito de la bicicleta tanto en Europa como América: la locura de finales de los sesenta y, sobre todo, el *boom* de los noventa, cuando la bicicleta sustituye a los peligros biciclos permitiendo el acceso de una amplia gama de usuarios (Watson y Gray, 1980).

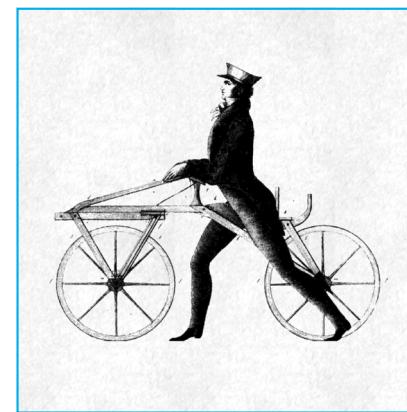
En España, de la misma manera que había ocurrido fuera de nuestras fronteras, pero con una mayor dilación y cotas más comedidas en consonancia con el tono deportivo del país, el ciclismo sigue una trayectoria ascendente que culmina durante la década de los noventa en una especie de manía. Lo que intentaremos a lo largo de las siguientes páginas es exponer cómo se produjo el proceso de implantación del ciclismo, que se manifiesta en la creación de sociedades, la aparición de periódicos o en la organización de carreras y excursiones. Proceso que nos va a permitir entender, en parte, cómo fue la adopción el deporte en estos momentos y, además, justificar el papel impulsor del ciclismo, tal y como es reconocido por Viada (1903, p. 17):² al que considera “la cabeza del movimiento que llevó los deportes á una situación que jamás pudieron soñar”; o por Valserra (1944, p. 411): que por las dimensiones adquiridas es “el precursor de la moderna actividad deportiva”.

■ CUADRO 1.

Hitos principales en la configuración de la bicicleta durante el siglo XIX.

- 1817 el alemán Barón von Drais inventa su *draisina*, velocípedo dirigible, considerada como el punto de partida de la progresión técnica de la bicicleta.
- 1861 el francés Pierre Michaux introduce dos pedales a la rueda delantera. Este primer industrial de la bicicleta, gracias a la excelente publicidad desplegada en la Exposición Universal de París en 1867, dará a conocer sus *michaulinas* provocando un *boom* mundial.
- 1871 el inglés James Starley aumenta el tamaño de la rueda delantera, para conseguir una mayor velocidad, convirtiéndose en el bicielo standard (“ordinary”) de los setenta y buena parte de los ochenta.
- 1885 el inglés John Kemp Starly, saca el velocípedo de seguridad (“safety”) “Rover”, que perfeccionado en 1888 será considerado como el prototipo de la bicicleta moderna: cuadro trapezoide, ruedas bajas de igual tamaño y tracción trasera por cadena.
- 1888 el escocés John Boyd Dunlop reinventa los neumáticos hinchables de caucho, que a partir de 1890 se convierten en la amortiguación idónea para la bicicleta.

Para la realización de esta investigación nos basamos como fuente documental en las revistas ciclistas y deportivas de la época, fundamentales para el estudio de la evolución del deporte, ya que como afirman Sáiz y Fuentes (1993), por su capacidad archivista, la prensa se ha convertido en una de las fuentes insustituibles para el estudio de la historia contemporánea. (*Cuadro 1*).



Dibujo de la patente del barón Von Drais. (Tomado de Rauck, Volke y Paturi, p. 20.)

Aproximación genealógica al movimiento ciclista español

La evolución del ciclismo en nuestro país se caracteriza por una etapa de exigua incorporación y lento ascenso, otra de espectacular subida y notoriedad durante buena parte de los noventa, aunque sin llegar a la corpulencia lograda fuera de nuestras fronteras, y una tercera de remisión terminando el siglo, como igualmente había ocurrido en los países vecinos cuando la bicicleta deja de ser una moda, pero en nuestro caso acentuada por la crisis que para el país supuso la pérdida de las colonias.

España va a llegar a la “locura” de los noventa prácticamente sin tradición ciclista, ya que hasta el segundo lustro de los ochenta apenas se percibe movimiento.

Los ecos del *boom* de la *michaulina*³ se aprecian en la publicación en 1869 de *El Pedal* de Huesca, y en la anecdótica presencia de unos cuantos “locos” ahorcados sobre unos “cacharros” adquiridos en el extranjero o reproducidos de forma artesanal. Algunos de estos aficionados al nuevo deporte, pertenecientes en buena parte a la aristocracia, forman en Madrid en 1870 un casino, el “Veloz Club”, (A. Escobar, Marqués de Valdeiglesias, 1949), al que en modo alguno se puede tomar como sociedad ciclista (Estatutos, 1871).⁴

El velocípedo rápidamente caerá en el abandono salvo para un reducidísimo nú-

² Este abogado catalán será uno de los grandes cronistas de la época; le podemos ver como corresponsal, redactor e incluso director de las principales revistas deportivas y ciclistas de la época. Antonio Viada será también autor de uno de los primeros y más completos libros escritos sobre el deporte en general, el *Manual de Sport*, en el que dedica un amplio capítulo al ciclismo.

³ Tanto en Europa como en Estados Unidos aparecen escuelas para aprender a montar, se instauran clubes de ciclistas, se organizan carreras y comenzarán a aparecer publicaciones y revistas especializadas en las que se lanzan afirmaciones triunfales de la bicicleta como medio de transporte y vehículo deportivo. En año 1869 se funda el Véloce Club de París, aparece el primer periódico ciclista, *Le Vélocipède Illustré* y tiene lugar la apertura de las carreras en pista en el Crystal Palace de Londres.

⁴ A este club no se le considera en ninguna revista, libro o documento posterior como sociedad ciclista, ni se desprende nada parecido de sus estatutos.



D. José Moragues Manzano, socio fundador de la SVM, iniciador del ciclismo en Baleares. (Tomado de *La Bicicleta*, n.º 2, febrero de 1899.)

mero de entusiastas, que mantendrán intacta su devoción por estos vehículos de dos ruedas. Una de estas honrosas excepciones, prendado del velocípedo de por vida, fue el relojero D. Manuel Ricol, considerado por su apasionada labor en pro del ciclismo como el decano indiscutible entre sus coetáneos.

Habrá que esperar prácticamente una década para detectar un nuevo rebrote ciclista, aunque ahora ya montados sobre los elegantes biciclos. En 1877 verá la luz el Veloz Club de Cádiz y al año siguiente se formará por el empeño de nueve socios fundadores la Sociedad de Velocipedistas de Madrid (SVM), reconocida como la decana de las sociedades velocipedísticas españolas por su sobresaliente quehacer y porque la sociedad gaditana desaparecerá en 1885. Pobre balance el español si lo comparamos con Gran Bretaña, donde el número de clubes por 1878 se cifraba en 64 sólo en Londres y más de 125 en provincias, de los cuales los más importantes superaban ampliamente los 100 miembros (Beeley, 1992).

En España no se debería hablar de una actividad ciclista de cierta relevancia hasta después de 1885, fecha que podemos

señalar como la del inicio del despegue. En este momento, únicamente se contaba con unos pocos velocipedistas desperdigados por toda su geografía y un único club, la S.V.M. Durante este año, coincidiendo con la llegada a la presidencia de en el futuro prestigioso arquitecto e ingeniero Eugenio Ribera, la sociedad madrileña triplica sus socios con distinguidos jóvenes, que bien por razones de trabajo, bien por motivos de estudios, se encontraban en muchos casos transitoriamente en Madrid, y que una vez de regreso a sus localidades jugarán un papel destacado en la extensión del ciclismo. También tendrá lugar la edición de *El Velocípedo*, hasta 1890 la única revista ciclista existente en España, en la que la principiante afición recibió consejo sobre todos aquellos aspectos relevantes que rodeaban al velocípedo y desde la que se alentó la necesaria formación de sociedades.

En 1886 se constituyen ocho nuevos clubes en las ciudades de Cádiz, Bilbao, Barbastro, Valladolid, Santander, Sevilla, Pamplona y Zaragoza, responsables, junto a los que paulatinamente fueron surgiendo en años posteriores, de que España experimente su particular "explosión" velocipedista durante los noventa. En esta década se aprecia claramente un movimiento ascendente, evidente en la aparición de sociedades y depósitos de bicicletas, la organización de excursiones y carreras, la construcción de velódromos o la edición de revistas especializadas, que alcanzará su momento más álgido en torno a 1897.

El ciclismo, a pesar de las guerras coloniales "cuyos desastrosos efectos se han hecho sentir en la industria y el comercio, y, por lo tanto, no había de ser menos el sport", continuará progresando aún durante 1897, nos dice Viada, en lo que sería una prueba más del imparable avance de "esta moderna manifestación de la civilización y del adelanto". Por lo menos las "estadísticas" así lo señalan: el mismo número de carreras con respecto a 1896 (en torno a cien), siete nuevos velódromos

construidos (uno menos que el año anterior), y treinta y dos nuevos clubes ciclistas creados en España. Y a esto habría que añadir el aumento de los ciclistas independientes, sin ningún tipo de afiliación a sociedad alguna, y de los que tenían la bicicleta por utilidad.⁵

Por lo que respecta al número de clubes, la *Revista del Sport* ofrece la relación de 25 nuevas sociedades creadas en España durante 1897, que sumadas a las 86 ya existentes, y teniendo en cuenta que aproximadamente han sido una docena los clubes desaparecidos, arroja un resultado de 105 clubes ciclistas.⁶ En cuanto al número de velódromos, la *Revista del Sport* coincide con *El Veloz Sport* en que fueron siete los construidos durante ese año, con lo que el total de los mismos ascendía a 35, sin contar las pistas provisionales y las pistas de aprendizaje.⁷

Durante estos años se produce también un incremento de los comercios de bicicletas que facilitaron la adquisición de las más prestigiosas marcas extranjeras. El retraso industrial del país se hace evidente en una paupérrima fabricación nacional, sin que podamos destacar una marca capaz de rivalizar con las foráneas. Sólo encontraremos algunos talleres, fundamentalmente en Barcelona, que se dedicaron a la construcción artesanal de velocípedos y de toda clase de piezas de repuesto. La casa que mayor relieve adquirió fue la de José Wertheim, fábrica de máquinas de coser que durante estos se dedicará al mismo tiempo a la construcción de bicicletas.

La ingente actividad del asociacionismo velocipedístico

La universalización del deporte no se puede entender sin el soporte de una compleja telaraña burocrática que se extiende desde las instituciones más locales a las internacionales. Esta malla empieza a tejerse con el mismo deporte, constituyéndose en ca-

⁵ Luis Álvarez Borbón (A. Viada) "Balance anual", *El Veloz Sport*, n.º 396, diciembre de 1897.

⁶ "Los Nuevos Clubes", en *Revista de Sport*, n.º 31, enero de 1898. Un año después *Los Deportes*, n.º 5, marzo de 1899, en su resumen del año 1898 recogen una relación de 106 sociedades ciclistas.

⁷ "Velódromos", en *Revista de Sport*, n.º 31, enero de 1898, se ofrece una lista completa de estos velódromos con sus características.

racterística distintiva de tiempos anteriores hasta llegar a convertirse, como advierte, entre otros, Parlebas (1988), en seña de identidad fundamental que le distingue de otras prácticas lúdicas o ceremoniales que no son deporte.

Si el ciclismo encabeza el movimiento deportivo de la España decimonónica lo hará gracias a la creación de sociedades ciclistas en gran parte de los principales municipios, responsables de agrupar a los aficionados y de propagar y sostener la afición. De la mano de estas asociaciones se dota al ciclismo de la unidad de acción y continuidad, de la organización necesaria para establecer la imprescindible base, por momentos tambaleante, sobre la que se asienta el deporte moderno.

A su favor, el asociacionismo deportivo, indica Real Ferrer (1991), contó con el reconocimiento del derecho de todo español “de asociarse para los fines de la vida” contenido en la Constitución de 1876, aunque no desarrollado hasta la promulgación de la Ley de Asociaciones de 30 de junio de 1887, por la resistencia de los gobiernos conservadores.

De índole abierto y participativo,⁸ los clubes se nutrirán mayoritariamente de las menguadas clases medias, sobre cuyas espaldas recae la magnitud del fenómeno deportivo. La falta de ambiente para la recepción del ciclismo y del resto de actividades físico-deportivas tendrá que ver con el escaso peso social de la burguesía, en particular de una compleja y confusa masa pequeño burguesa que se puede especificar como las clases medias.⁹ Con cierta frecuencia se reproducían expresiones referidas a la bicicleta como “el caballo democrático”, matizándose que más bien habría que hablar de un “sport mesocrático”, ya que no era la del pueblo, sino

la media, la clase que más llenaba las filas del ciclismo.¹⁰ El abaratamiento de las bicicletas y un mercado de segunda mano y de alquiler posibilitaron la ramificación de la bicicleta hacia sectores con menor poder adquisitivo, sin que se deba en ningún momento pensar en las clases populares, carentes de tiempo y dinero. La bicicleta, en estos momentos, representaría para las clases medias un instrumento de delimitación social y equiparación con clases superiores.

Estas sociedades, más allá del cometido estrictamente ciclista, como puede ser el de organizar carreras y excursiones, se concibieron como centros sociales con el fin de ofrecer entretenimiento a sus socios. Para ello, en la medida de sus posibilidades económicas, se dotaron de las instalaciones necesarias, incluidos establecimientos para la práctica de “todos los ejercicios que contribuyen al desarrollo físico, conocidos bajo el nombre de *sport*” –podemos leer con frecuencia en sus estatutos–, contribuyendo de esta manera al fomento de la actividad gimnástico-deportiva. Sólo se contemplaban como expresamente prohibidos los juegos de azar y las discusiones políticas y religiosas.

Los clubes ciclistas sirvieron también de plataformas de unidad para luchar por sus derechos y reivindicar ciertas mejoras y beneficios para la práctica velocipédica. La incorporación de la bicicleta a la vida pública necesitó de la unión para evitar la agresión moral, económica e incluso física de los ciclistas. Estas necesidades conducirían a la exigencia de crear organizaciones superiores y más poderosas. Con estas finalidades nacería la Unión Velocípedica Española (UVE) en 1895 –segunda federación creada en España–,¹¹ además



S. M. EL REY D. ALFONSO XIII.

En la promoción del ciclismo se involucró a todo tipo de personalidades. (*La Bicicleta de Pamplona*, n.º 28, abril de 1892.)

de las de, por supuesto, reglamentar el ciclismo de competición.

Estas sociedades brindaron la posibilidad a la burguesía de realizar sus proyectos sociopolíticos, como se puede apreciar en su funcionamiento formalmente democrático, de acuerdo con unos estatutos aprobados por ellos mismos y gobernadas por unas juntas directivas elegidas por todos y renovadas anualmente. Proyectos también claramente transgresores del orden político establecido, ya que el ciclismo va a recrear las tensiones políticas que afloran a finales del siglo XIX de la mano de los regionalismos periféricos. Y así, la formación de una entidad superior, con funciones de gobierno para el ciclismo español, dará lugar a un debate e iniciativas, en forma de uniones velocípedicas regionales, impensables en la realidad política, pero posibles dentro de la marginalidad

⁸ Para formar parte de estos clubes, integrados prácticamente sólo por hombres, era condición imprescindible ser persona de reputada conducta y abonar una cuota de entrada, normalmente entre cinco y diez pesetas, además de una mensualidad de una a tres pesetas por término medio, nada que ver con las más de 100 pesetas de entrada y mensualidades cercanas a las 25 de los elitistas clubes náuticos o hípicos.

⁹ En España las clases medias, observa Murillo Ferrol (1972), son una categoría de reciente aparición, sin identidad histórica y jurídica definida, y delimitación en cuanto conjunto social puramente residual, por lo que no son. Semejante posición medianera, supone tomar como grupo referencia a las capas más altas, lo que las condena a un estilo de vida superior a sus posibilidades económicas efectivas.

¹⁰ Si observamos la “Lista general de socios” recogida en el *Anuario* (cir. 1898), en la que en muchos casos se añade a la dirección la ocupación de los poco más de 4.700 socios, podemos comprobar cómo abundan los comerciantes, abogados, ingenieros, médicos, arquitectos, farmacéuticos, propietarios, hosteleros, estudiantes, empleados, dependientes, industriales, mecánicos, electricistas, militares, fotógrafos, sastres, esmalteadores, dentistas, químicos, panaderos, pintores, actores, carteros, sombrereros, músicos, horneros, oficiales de telégrafos, procuradores, joyeros, viajantes de comercio, rentistas,...

¹¹ Con anterioridad se había fundado la Real Federación Española Colombófila (1894), y posteriormente verán la luz en este siglo XIX, la Federación Española de Sociedades Gimnásticas (1898) y en 1900 la Federación Española del Tiro Nacional.

■ CUADRO 2.

*Revistas ciclistas aparecidas en el siglo XIX.
(Elaboración propia.)*

1869	<i>El Pedal</i>	Huesca
1885-1890	<i>El Velocípedo</i>	Madrid
1890-1894	<i>La Bicicleta</i>	Pamplona
1891-1895	<i>El Ciclista</i>	Barcelona
1892-1893	<i>La Velocipedia</i>	Barcelona
1893-1898	<i>El Velo Sport</i>	Madrid
1894	<i>Revista Oficial de la UVE</i>	Barcelona
1895-1898	<i>El Deporte Velocípedico</i>	Madrid
1895-1896	<i>La Bicicleta</i>	Barcelona
1895	<i>Revista de Sport</i>	Reus
1897?	<i>El Ciclista</i>	La Habana
1895	<i>Murcia Ciclista</i>	Murcia
1895	<i>El Tándem</i>	Valencia
1895	<i>El Veloz</i>	Reus
1896	<i>Salamanca Ciclista</i>	Salamanca
1896	<i>Valladolid Ciclista</i>	Valladolid
1896	<i>Madrid Ciclista</i>	Madrid
1897	<i>Boletín de la UVE</i>	Madrid
1897	<i>El Pedal</i>	Huesca
1898	<i>Huesca-Ciclista</i>	Huesca
1898-1899	<i>Sevilla Ciclista</i>	Sevilla
1898	<i>Tarragona Ciclista</i>	Tarragona
1898	<i>Palma Ciclista</i>	Palma de Mallorca
1899	<i>La Bicicleta</i>	Palma de Mallorca
1899	<i>El Récord</i>	Zaragoza

■ CUADRO 3.

Otras revistas deportivas aparecidas en Cataluña en el siglo XIX. (FUENTE: Pujadas y Santacana, 1997.)

1856	<i>El Cazador</i>
1880	<i>Almanaque perpetuo del pescador</i>
1883	<i>Hipódromo Cómico</i>
1885	<i>El Sport Español</i>
1891	<i>La Paloma Mensajera</i>
1893	<i>El Frontón</i>
1895	<i>La Cancha</i>
1896	<i>La Cesta</i>
1896	<i>El Pelotari cómico</i>
1897	<i>El Sport</i>
1897	<i>Barcelona Sport</i>
1897	<i>El Campeón</i>
1897	<i>Los Deportes</i>
1897	<i>Sport Guía</i>
1899	<i>El Automovilismo ilustrado</i>

del “intrascendente” e “inocuo” mundo deportivo.

La controversia giraba en torno a cuál debería ser el modelo de “Estado” para el ciclismo español. Desde el País Vasco y Navarra y Cataluña habrá quien defienda la idea de formar previamente uniones velocípedicas regionales para posteriormente llegar entre todas a constituir la federación española. Por el contrario, otras voces desde estas mismas regiones y del resto del país se mostrarán partidarias de una vía directa en la constitución de la federación española, sin ningún tipo de paso intermedio que, por lo demás, no dejaba de despertar sino ciertos recelos separatistas. El resultado será que con anterioridad a la constitución de la UVE, los clubes vasco-navarros llegan al acuerdo de formar una Unión Velocípedica Vasco-Navarra en 1889¹² –disuelta en 1892 por problemas internos–, y que después aparezcan las uniones catalana, en 1897, y la balear, en 1899. Uniones todas ellas debidamente respaldadas por revistas ciclistas y deportivas sin cuyo apoyo difícilmente hubieran nacido y subsistido.¹³

Las uniones catalana y balear son un exponente del creciente potencial, en especial de Cataluña, que durante los años posteriores de la centuria manifiestan estas regiones, en contraste con la “crisis velocípedica” que se había instalado en el país. El auge del ciclismo en Cataluña, en consonancia con el fuerte desarrollo económico experimentado, es palmariamente apreciable en el número de clubes,¹⁴ comercios e industriales de la bicicleta, y en la prensa deportiva y ciclista. Contrariamente a lo que se pueda pensar por la aparición de la Unión Velocípedica Catalana, Cataluña va a desempeñar un papel

fundamental en la creación y consolidación de la UVE. En Cataluña se gestó durante 1893, por impulso del Club Velocípedico de Barcelona, una primera y malograda U.V.E., que se constituirá en Madrid en 1894 para evitar suspicacias. Y desde Cataluña partirá de nuevo la iniciativa, esta vez con nombre propio, el de Claudio de Rialp (Anuario, cir. 1898),¹⁵ de la necesidad de crear una federación española, que en este caso, gracias a un ambiente más propicio, se materializó en la definitiva UVE. Unión que recalcará en Barcelona en 1899, cuando el temporal colonial acreciente la crisis del ciclismo nacional.

Esta decidida apuesta federativa –“eje vertebrador de lo que hoy conocemos como deporte contemporáneo”–, puesta de manifiesto en el ciclismo y que se podría hacer extensiva a otros deportes, es lo que ha llevado a Lagardera Otero, entre otras razones, a considerar a Cataluña como “la cuna del deporte español” (Lagardera, 1995, p. 62), y a nosotros a respaldar la consideración de que el ciclismo desempeñó un papel impulsor de primer orden en el movimiento deportivo español.

Reflejo periodístico de la ascensión del ciclismo

Buena prueba del vigor alcanzado por el ciclismo se manifiesta en la proliferación de revistas específicamente ciclistas y en el peso adquirido en otras de temática polideportiva. Este tipo de revistas se verá favorecido, durante el último cuarto del siglo XIX, por el apuntalamiento de la prensa burguesa y el nacimiento de la prensa de masas concebida como un negocio, sostenida por el lector y el anunciante (Seoane y Sáiz, 1996). En estos años se observará

¹² En septiembre de 1889, en Vergara, surgió el acuerdo de federarse de los cuatro clubes de Bilbao, Guipúzcoa, Pamplona y Vitoria, y de crear como órgano de expresión una revista mensual, *La Bicicleta* (1890). Véase *La Bicicleta* de Pamplona, n.º 1, enero de 1890.

¹³ En junio de 1897 tuvo lugar la Asamblea General en la que se aprueban los Estatutos de la Unión Velocípedica Catalana, que vienen recogidos en la *Revista de Sport de Reus*, n.º 27, julio de 1897. Los promotores de la unión catalana habrá que buscarlos entre los miembros del Cyclist Club y del Club Velocípedico de Barcelona, y el impulso a esta sociedad, a parte de en la *Revista de Sport*, hay que situarlo en *Los Deportes*, revista que en noviembre de ese mismo año nace al amparo, entre otras sociedades deportivas, del Club Velocípedico de Barcelona.

Por lo que respecta a la Unión Velocípedica Balear, nacida en julio de 1899, el empuje determinante correrá a cargo de Ignacio Seguí, que en febrero de 1899 sacó a la luz *La Bicicleta* con el manifiesta intención de hacer realidad la idea de una unión balear. Véase “Nuestros propósitos”, *La Bicicleta* de Palma de Mallorca, n.º 1, febrero de 1899.

¹⁴ Treinta y cuatro de los 106 clubes recogidos en el “Resumen ó balance ciclista del año 1898” de *Los Deportes*, n.º 5, marzo de 1899, se localizan en Cataluña.

¹⁵ Como se reconoce en el Anuario (cir. 1898, p. 7), ésta nació en Barcelona por el impulso de D. Claudio Rialp, que la presidirá en 1899. Riguroso amateurista y vehementemente defensor del asociacionismo, Rialp fue sin duda el mayor defensor de la necesidad de tener una federación española. A él se deberán también los esfuerzos por salvar la Unión cuando finalizando el siglo entra en una grave crisis que se resuelve con la fusión de la Unión Velocípedica Catalana en la Española y con su traslado a Barcelona.

un incremento de la prensa denominada de "intereses materiales", entretenimiento, literatura, científica, crítica –teatro, toros, deportes, etc.–, gráfica, cómica, etc. (Almuñá, 1982).

Partícipe desde la génesis moderna del deporte, la prensa deportiva, señala Rico, surgirá durante el siglo XIX de la mano de los propios ejercitantes deportivos, espolleados por la necesidad de comunicarse entre ellos y de loar las bondades sociales de los "sports" (Rico, 1930). Durante estos primeros años, prohombres pertenecientes a la burguesía serán la referencia obligada por su compromiso con la prosperidad de determinadas disciplinas, sociedades e instituciones deportivas, impulsadas a través de la puesta en marcha de plataformas periodísticas impregnadas de un discurso concordante con su modo de interpretar el mundo. Estas primeras publicaciones deportivas se caracterizan por una clase de información localizable en editoriales, reportajes y en el resto de noticias, orientada a la reflexión, al adoctrinamiento, a la reivindicación y al discurso ideológico, que describe las necesidades, las actitudes y las inquietudes de los miembros de las entidades deportivas. (Pujadas y Santacana, 1997)

Si analizamos la prensa deportiva surgida en España durante el siglo XIX, podemos comprobar la evolución del pulso deportivo del país y concretamente del ciclismo. Si las primeras publicaciones deportivas fueron de temática cinegética, durante las dos últimas décadas del siglo XIX serán objeto de publicaciones propias también la hípica, el excursionismo, la gimnasia, la pelota y sobre todo el ciclismo, en fiel reflejo de la mutación del panorama deportivo. La normalización de la bicicleta durante los noventa se manifiesta en el florecimiento de una abundante prensa velocípedica y en la presencia destacada del ciclismo en otras revistas deportivas. Hasta 1898, asistimos a un momento espléndido en cuanto a la aparición de revistas que rinden culto a la bicicleta. Por to-

das partes se constata la presencia de revistas vinculadas a alguna sociedad velocípedica o a algún empresario que, enamorado de la máquina, también vio la oportunidad de rentabilizar su dinero en semejante inversión periodística. Estas publicaciones contaron con el inestimable soporte de la publicidad generada por la propia industria velocípedica: marcas de bicicletas, comercios especializados, etc. De tal forma que el vigor de una publicación se observa en el incremento de hojas de publicidad y, por el contrario, su declive, en su mengua.

La primera revista ciclista, y una de las más antiguas del género deportivo, es *El Pedal* (1869) de Huesca, en la que se recogen los dibujos que de este velocípedo envía desde París el regeneracionista Joaquín Costa (Fernández y Forcadell, 1979). Y por lo que respecta a la primera revista dedicada en España al deporte en general a la manera de las que se publicaban en Inglaterra, según presumen sus editores, *El Sport Español* (1877) de Cádiz, inicia su andadura a instancias del "Veloz Club" y de otras tres sociedades deportivas de la ciudad: el "Jockey Club", el "Club de regatas" y el "Skating club" (Solís, 1961).

Las primeras revistas ciclistas nacerán de la necesidad de las sociedades velocípedicas de contar con órganos de expresión fundamentales para el desarrollo de su incipiente actividad. Ejemplos de este tipo serían *El Velocípedo* (1885), órgano de expresión de la S.V.M., primera gran publicación ciclista de la época, que desempeñará una labor de instrucción velocípedica fundamental para el desarrollo de nuestro bisoño ciclismo, y la *Revista de Sport* (1895) del Club Velocípedico de Reus.

Al lado de estos órganos de expresión dependientes de ciertas entidades encontramos otras publicaciones independientes, que se conciben como negocio sostenido por el lector y la publicidad. Entre las revistas de propiedad particular destacan,

en Barcelona, *La Velocípedea* (1892), fundada y dirigida por Francisco Moragas y Barret, primera revista que aparecía en España totalmente emancipada de cualquier tipo de sociedad ciclista, y *La Bicicleta* (1895) de Luis Marqués. En Madrid, *El Veloz Sport* (1893), de Manuel del Campo será, hasta la aparición de *El Deporte Velocípedico* (1895) de José María Sierra, la única publicación especializada en ciclismo de Madrid. En algunas ocasiones sucedió que una revista que surge como órgano de expresión de un club terminaría independizándose. Este sería el caso de *La Bicicleta* (1890), vinculada a la Unión Velocípedica Vasco-Navarra, tras su disolución en 1892 se mantuvo por unos años como periódico independiente; o de *El Ciclista* (1891), que aparece, dirigido por Rialp, supeditado a la Sociedad de Velocipedistas de Barcelona.

Estas revistas se mantendrán en su condición de exclusivamente ciclistas hasta que el retramiento de la afición, junto a otras causas relacionadas con la "crisis del 98" que afectaron en igual medida a la prensa en general (Almuñá, 1982), suponga su práctica desaparición. No obstante, el ciclismo se refugiará en unas revistas deportivas capaces de atraer a un público más plural que garantizase su rentabilidad y en las que aún mantendría un papel protagonista. Este sería el caso de *Barcelona Sport*¹⁶ y de *Los Deportes*,¹⁷ revistas ambas que empiezan a editarse en Barcelona en 1897.



Excursión de inauguración del Club Ciclista Vallisoletano al cercano pueblo de Simancas (*El Veloz Sport*, n.º 396, diciembre de 1897).

¹⁶ *Barcelona Sport*, propiedad de José Llunas Pujals, la podríamos llegar a considerar casi como una revista de ciclismo, con las secciones características de las publicaciones ciclistas a base de noticias breves de lo que acontece en Madrid y Barcelona, en el resto de España y en el extranjero.

¹⁷ *Los Deportes*, la revista deportiva más importante de estos años, tendrá en la persona de Masferrer su principal impulsor. Aparece con la idea de dedicarse a la defensa, perfeccionamiento y propaganda de todos los deportes, si bien otorgando principal atención a la náutica, el velocípedismo y la gimnástica —muy esencialmente a estas dos últimas disciplinas—; no en vano esta revista surgió a impulsos del Club Velocípedico, el Real Club de Regatas y la Asociación Catalana de Gimnástica.



Lozano, primer Campeón de España oficial de velocidad (1896), al estar auspiciado tal campeonato por la UVE (*El Deporte Velocípedo*, n.º 73, junio de 1996).

La adopción del sport velocípedo

El deporte ciclista en España será adoptado en su sentido más tradicional, al menos esta es la idea que se desprende en las distintas revistas ciclistas y deportivas y es, por ejemplo, la que manifiestan los autores anónimos del *Prontuario del aprendiz y aficionado al velocípedo*: "se dice *sport velocípedo ó veloz sport*, al placer y distracción ó al ejercicio de montar en *velocípedo*". Para añadir, a continuación, que el *velocípedo* ha traspasado los límites asignados al *sport*, esto es, cuando era practicado por individuos de la clase alta por mero placer, o con objeto especial por gimnastas y carreristas. Hoy dicen, el *velocípedo* sólo puede calificarse como "el más útil, sano y agradable de los ejercicios que tienden al desarrollo físico, moral e intelectual" (Anónima, 1895, p. 2).

Dentro del deporte *velocípedo* se aprecian claramente dos expresiones: una turística y otra competitiva. La turística inicialmente será considerada como la verdadera esencia de este deporte, mientras que la competición tan sólo sería el medio para extender entre la sociedad el mensaje deportivo anteriormente apuntado. Sin embargo, antes de que finalizase el siglo el "*sport puro*", que diría Rialp, aquel que se sirve de la bicicleta para competir de acuerdo a unas reglas comúnmente aceptadas, va a alcanzar la posición hegemónica.

La bicicleta abría la posibilidad de ejercer un "*tourismo*" individual, que proporcionaba esparcimiento al espíritu, al tiempo que permitía a los que vivían en las ciudades disfrutar del campo y conocer nuevos parajes. Con la excepción de la organización en la mayoría de los casos de una única carrera, la actividad principal de las sociedades ciclistas consistía en la preparación de excursiones que normalmente tenían lugar todos los domingos, porque la mayoría de los ciclistas dependían de un trabajo. También bajo la denominación de turísticas se acogían tanto los paseos por vías y parques de las ciudades, como las famosas "ciclagatas" o "veluseles", desfiles en los que los participantes transitaban por las calles disfrazados sobre sus bicicletas decoradas con flores y farolillos.

Esta dimensión turística era la que entroncaba plenamente con la consideración de deporte saludable, principal alegato del que se valió el apostolado ciclista para extender el credo más ortodoxo de la doctrina *velocípedica*. En un momento en que la corriente higienista reclamaba la práctica de actividad física,¹⁸ el creciente entusiasmo despertado por la bicicleta atrajo las miradas de higienistas y terapeutas, que prontamente la situaron a la cabeza como ejercicio higiénico y como agente terapéutico por excelencia, capaz de robustecer el cuerpo y prevenir y curar gran número de enfermedades (Codina, 1893). Insistente se reconocía el importante papel que jugaba en la conservación de la salud y en la prevención de ciertas enfermedades mentales el equilibrio entre el trabajo físico y el trabajo mental (Calatravéno, 1895). Del mismo modo valoradas eran sus aportaciones al robustecimiento de la vida moral del país por cuanto que la bicicleta se presentaba como una alternativa a los juegos de azar.

Por lo que respecta a las carreras, durante los años noventa proliferarán por todas partes, pasando a ocupar un lugar destacado en los programas de festejos de muchos municipios, junto a las dos aficiones

favoritas del momento: el teatro y los toros. Tanto en pista como en carretera, la competición adopta un amplio abanico de modalidades, incluidos los campeonatos, que van desde la velocidad a la resistencia. Las carreras en pista viven momentos de apogeo. Al principio improvisadas en paseos, parques o plazas de toros,¹⁹ posteriormente serán sustituidas en algunos casos por instalaciones específicas, los velódromos. La carretera será el escenario de las grandes pruebas de resistencia disputadas en sus modalidades de contrarreloj –hasta de 24 horas– o en línea. Estas últimas se extienden desde Francia por toda Europa, originando algunas de las carreras "clásicas" que han llegado hasta nuestros días (Rauck, Volke, y Paturi, 1981). En España el afán de emulación de nuestros ciclistas dará lugar a una disparatada, por el deficiente nivel y escasez de medios del ridículo número de ocho corredores que tomaron la salida, San Sebastián-Madrid de 535 kilómetros.

Al igual que sucedía con las excursiones, la competición por encima de todo se concebía como una fiesta de la bicicleta, no sólo por su inclusión dentro de festejos y conmemoraciones, o por la inclusión de pruebas de carácter más recreativo (de cintas, por ejemplo), sino por los reiterativos mensajes relativos al ambiente que debía envolver estos acontecimientos de confraternidad, compañerismo, respeto y sana competencia entre amantes del deporte, únicamente movidos por el interés en el deporte mismo y sin otro estímulo que la gloria de vencer. Sin embargo, estas proclamas amateuristas paradójicamente van a envolver una competición que reunían en torno a ella un cúmulo de intereses materiales –marcas de bicicletas y accesorios, comercios, velódromos, apuestas, promotores de carreras, prensa, etc.– responsables de su derivación hacia el espectáculo y la profesionalización.

Este profesionalismo²⁰ se practicó sin fuertes censuras de los amateuristas, que ejer-

¹⁸ La expansión gimnástico-deportiva a lo largo del siglo XIX se verá favorecida por mercantilistas preocupaciones por la salud, en cuanto que de este tipo de manifestaciones físicas regeneradoras de la raza, dependía el progreso de los países desarrollados, inmersos en plena vorágine nacionalista y expansionista. En España la idea de decadencia y degeneración de la raza será denunciada especialmente por los regeneracionistas, para quienes la recuperación del país debía comprender al mismo tiempo la regeneración física.

¹⁹ En las plazas de toros tienen lugar un tipo de demostraciones "ciclo-taurinas" en las que las carreras ciclistas se combinan con bencerradas.

²⁰ Con la aparición de la UVE se distinguió, en consonancia con las disposiciones establecidas en el resto de las federaciones extranjeras, a los corredores aficionados de los

cieron desde sus puestos directivos en sociedades y prensa el control indispensable tendente a evitar toda desviación que pervirtiese la integridad de su ideal deportivo. Éstos admitieron el profesionalismo en tanto que nuestros profesionales se mantuvieran lejos de anteponer el dinero al comportamiento virtuoso que correspondía a un caballero. No importaba luego que el rendimiento de nuestros corredores profesionales fuera muy inferior al de sus homólogos foráneos ya que, “se puede decir abiertamente que son de una clase social cuyo nivel está, con mucho, por encima de la educación moral e intelectual de los profesionales del resto de países.”²¹ El ciclismo fue progresivamente escorándose hacia las carreras y el profesionalismo, como podemos comprobar en las llamadas de atención, cada vez más frecuentes desde 1897, insistiendo en que la auténtica dimensión del ciclismo como deporte era el turismo, de talante útil, higiénico y recreativo, en tanto que las carreras, únicamente cuando se convirtieran en fraternalas fiestas en la que participaran “simpáticos corredores” sin ningún ánimo de lucro. En este contexto deben tomarse las manifestaciones que por 1899 sostiene Rialp. Ubicado en el polo más amateurista del deporte, recordará algo que se había venido observando desde el primer momento, que el “sport puro”, refiriéndose a la competición, no era el fin del ciclismo, sino únicamente un medio de propaganda a su servicio. Añadiendo a continuación que la solución a la crisis del ciclismo se encuentra en “que los ciclistas amateurs alcancen el predominio sobre el profesionalismo y se destierren del ciclismo las costumbres chabacanas, los vestidos chocarreros y la fraseología de plazuela y que por fin se tenga el mayor cuidado en recompensar los servicios hechos al ciclismo por los compañeros de todas las procedencias que no han hecho del sport una profesión lucrativa.”²²

Igualmente significativa es la propuesta que un grupo pro turismo llega a plantear en el Congreso Extraordinario de la UVE de 1899, el que ésta se dedique exclusi-

vamente al turismo y se excluyan todas las gestiones ciclista referidas a las carreras. La proposición, como es de imaginar, no triunfó.

Por lo que se refiere a la mujer, su incorporación a la bicicleta es una clara muestra de su participación y papel reservado en la sociedad. La mujer se tuvo que enfrentar a la crítica malediciente de moralistas que vieron en su incorporación a la bicicleta cierto atentado contra el orden “natural” establecido, en el que su cometido se reducía al de fiel esposa y, sobre todo, al de madre. Su aparición se limita a escasas y pequeñas marchas y paseos, con frecuencia ligada a la presencia de familiares masculinos, y a la insólita intervención en algunas competiciones de unas ciclistas profesionales, movidas más por la necesidad que por el propio deporte, que contarían con la reprobación manifiesta de uno y otro sexo. (Izquierdo y Gómez, 1999).

Conclusión

Podemos concluir finalmente que, por las dimensiones adquiridas en la última década del siglo XIX y que hemos intentado poner de manifiesto, esto es, la decisiva aportación a la institucionalización deportiva, el impulso al periodismo deportivo, la apertura social, su exhibición pública al aire libre como ejercicio físico ideal para la salud y como competición que se vale de una máquina novedosa, el ciclismo es la expresión por excelencia de lo que de modernidad representa el deporte y un precursor indiscutible del movimiento deportivo en España.

Bibliografía

- Almuiña Fernández, C.: “La prensa periódica”, en *Historia General de España y América*, tomo XVI-1. Revolución y Restauración (1868-1931), Madrid: Rialp, 1982.
- Anónima: *Prontuario del aprendiz y aficionado al velocípedo por dos compañeros de pedal*, Madrid: Lit. J. Mateu, 1895.
- Anuario de la Unión Velocípedica Española de 1897*, Madrid, cir. 1898.
- Beeley, S.: *A History of Bicycles. From Hobby Horse to Mountain Bike*, Londres: Studio Editions, 1992.
- Codina Castellví, J.: *El Velocípedo. Sus aplicaciones higiénicas y terapéuticas*, Madrid: Librería de la Viuda de Hernando y Cía., 1893.
- Calatravéñ, F.: *Ventajas que reporta el velocipedismo desde el punto de vista higiénico. Enfermedades que pueden derivarse del uso inmoderado de esta clase de sport. Edades en que conviene tal gimnasia*, Vitoria: Imprenta de Domingo Sar, 1895.
- Domínguez Almansa, A.: *Civilizar o corpo e modernizar a vida: ximnasia, sport e mentalidades burguesas na fin dun século. Galicia 1875-1900*, Santiago de Compostela: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Santiago de Compostela, 1997.
- Escobar, A. (Marqués de Valdeiglesias): *Setenta años de periodismo. Memorias*, vol. 1, Madrid: Biblioteca Nueva, 1949.
- Estatutos y Reglamento del Veloz-Club de Madrid*. Madrid: Imprenta de Manuel Tello, 1871.
- Fernández Clemente, E. y Forcadell Álvarez, C.: *Historia de la prensa aragonesa*. Zaragoza: Ed. Guara, 1979.
- Fernández García, A.: “Sport” y deporte. Compuestos y derivados”, *Citius, Altius, Fortius*, tomo XIII, fascs. 1-4, Madrid: Instituto Nacional de Educación Física y Deportes, 1971.
- Izquierdo Macón, E. y Gómez Alonso, M.ª T.: “Acotaciones a la participación femenina en el boom velocípedico de finales del siglo XIX en España”, en *IV Congrés de les Ciències de l'Esport, l'Educació Física i la Recreació de L'INEFC*. Lleida, 24-27 de noviembre de 1999. (Lleida: Institut Nacional d'Educació Física de Catalunya, 1999, pp. 117-126)
- Murillo Ferrol, F.: “Los orígenes de las clases medias en España”, en AA.VV., *Historia Social de España. Siglo XIX*, Madrid: Guadiana, 1972.
- Parlebas, P.: *Elementos de sociología del deporte*, Málaga: Junta de Andalucía, Unisport, 1988.
- Pujadas Martí, X. y Sancana Torres, C.: *L'esport és notícia. Historia de la Premsa Esportiva a Catalunya (1880-1992)*, Barcelona: Col·legi de Periodistes de Catalunya, 1997.
- Rauck, M.; Volke, G. y Paturi, F.: *Historia de la Bicicleta*, Barcelona: Blume, 1981.
- Real Ferrer, G.: *Derecho público del deporte*. Madrid: Cáritas, 1991.
- Rico, P.: *El “Sport” en España. Amateurs y profesionales*, Madrid: Ed. Javier Morata, 1930.
- Sáiz García, M.ª D. y Fuentes Aragónés, J. F.: “La prensa como fuente histórica”, en M. Artola Gailligo (dir.), *Enciclopedia de la Historia de España*, tomo VII, Fuentes. Índice, Madrid: Alianza Editorial, 1993.
- Seoane, M.ª C. y Sáiz, M.ª D.: *Historia del periodismo en España. El siglo XX: 1898-1936*, Madrid: Alianza Editorial, 1996.
- Solís, R.: “La primera revista española de deportes”, *ABC*, 17 de noviembre de 1961, Madrid, 1961.
- Valsera, F.: *Historia del deporte*, Madrid: Plus Ultra, 1944.
- Viada, A.: *Manual de Sport*, en *Manuales Romo y Füssel*, tomo XI, Madrid: Adrián Romo Editor, 1903.
- Watson, R. y Gray, M.: *El libro de la Bicicleta*, Madrid: Blume, 1980.

profesionales. Se consideró aficionados a los que jamás hubieran corrido por dinero, ni “aceptado en caso alguno indemnización pecuniaria, sueldo, máquinas, accesorios ó especialidades velocípedicas a título gratuito de constructores, fabricantes o comerciantes” (*Anuario*, cir. 1898, p. 61.).

21 “Los corredores profesionales”, *El Deporte Velocípedico*, n.º 128, julio de 1897.

22 *Los Deportes*, n.º 4, febrero de 1899.